

Akademie výtvarných umění v Praze

Studijní program Výtvarná umění

Ateliér Malba 2

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Prah(r)a

Vypracovala: Maxmilián Aaron Mootz

**Vedoucí diplomové práce: MgA. Milan Mikuláščík, MgA. Julius Reichel,
MgA. et MgA. Aleš Zapletal, Ph.D.**

Oponent diplomové práce: prof. Mgr. akad. mal. Jiří Černický

Akademický rok 2024/2025

Hlavními motivy mého zkoumání a praxe jsou sdílené **elektrokoloběžky Lime a červenobílá pražská zábradlí**. Obojím se zabývám v souvislosti s kolonizací veřejného prostoru, v prvním případě soukromou firmou za účelem zisku pod rouškou dostupné mikromobility, v druhém případě veřejným sektorem vytvářenými ochrannými prvky chodců, které se účinkem spíše míjejí. Obojí je nejen vlastní formou městské bariéry, ale i silným vizuálním prvkem v městském prostředí.

Firma Lime umístila do ulic Prahy tisíce kusů koloběžek, které uživatelům aplikace slouží pro jejich individuální dopravu. Odstavené koloběžky na chodníku jsou již etablovanou městskou překážkou chodců. Městu Praze, potažmo jeho obyvatelům, z přítomnosti sdílených koloběžek neplynou žádné výhody kromě možnosti jejich využívání. Firma Lime neplatí za zábor veřejného prostranství žádný pronájem. Spatřuji paradoxnost toho, že pro minoritní sortu uživatelů města představují koloběžky usnadnění pohybu, kdežto pro naprostou většinu jsou pouhým a přesným opakem-bariérou. Situace se sdílenými koloběžkami se dostala do bodu neúnosnosti, kdy je předmětem právních opatření ze strany města, podobně jako tomu bylo v minulosti u vozítek Segway.

Ve svém díle koloběžky fyzicky zpracovávám v měřítku 1:1 ze dřeva invazivních druhů stromů (Pajasany a Akáty), kterým se daří zejména v neudržovaných nebo opomíjených částech městské krajiny. Tím vytvářím spojnici mezi nevýhodným zábořem veřejného prostoru centra města technologickou nadnárodní firmou, a šířením invazivních náletových druhů dřevin v místech, kterým město (zatím) nepřiradilo žádnou funkci v jeho masterplanu. Je rozmach těchto invazivních druhů technologického kapitalismu ukazatelem toho, že se historické centrum Prahy vymklo kontrole?

Dřevěné koloběžky z invazivních druhů dřevin umísťuji do prostředí běžného výskytu jejich předloh, a dávám vzniknout spontánním situacím, které dokumentuji.

Do protipólu ke koloběžkám kladu oficiální městskou bariéru-červenobílé kulaté zábradlí, zpravidla oddělující vozovku od chodníku pro pěší. Tomuto vizuálně silnému a všudypřítomnému fyzickému prvku se klade za cíl ochrana aut před chodci a chodců před auty. Ve skutečnosti jeho přítomnost podél dopravních komunikací vytváří pro řidiče dojem uzavřeného koridoru pro rychlou a bezstarostnou jízdu.¹ Zábradlí jako faktická fyzická ochrana chodce před autem neslouží. Pro chodce tak vytváří pouhý psychologický dojem ochrany, který ale zároveň reálně brání v přirozeném pohybu městem. Namísto zlepšení situace pro chodce umírňováním a omezováním osobní automobilové dopravy, město kráčí cestou omezování pěších.

S pokorou, město je velký shluk lidí, a kvalitní život ve městě není skloubitelný s praxí, kde se budeme každý dopravovat individuálně automobilem. V posledních letech se od stavění nových bariér chodcům upouští, stará zábradlí se odstraňují, vznikají jednoúrovňové křižovatky bez lineárních bariér, které jsou nahrazovány zahrazovacími sloupky. Ty plní funkci bariéry pro vjezd aut, ale pro chodce jsou prostupné. Tyto zásahy ve prospěch chodců se v drtivé většině případů osvědčily, v dotčených místech zvýšily kvalitu života a snížily nehodovost. Ve srovnání s ostatními evropskými městy jsme co do množství a vizuální výraznosti těchto zábradlí spíše výjimkou.

V diplomové práci jedno ze zábradlí zpracovávám v naddimenzované velikosti ze smrkového kůrovcového dřeva. Výskyt kůrovce je nejzřetelnější v místech výskytu smrkových monokultur, které byly vysázeny v nevhodných lokalitách. Kůrovcová kalamita jako důsledek jednostranného monofunkčního plánování. Spatřuji zde paralelu se zmiňovaným zábradlím, které je umisťováno do nevhodných míst a nyní je přirozeně vyřazováno ze hry spravedlivými pro-chodeckými úpravami města. Červenobílé zábradlí se postupně, ale jistě stává mementem

¹ <https://www.blesk.cz/clanek/regiony-praha-praha-zpravy/722502/praha-odstranuje-cerveno-bila-zabradli-zmizelo-uz-600-metru-zbyva-dalsich-asi-10-kilometru.html>

dob protežování automobilové dopravy na úkor chodců, aby elementární jednotky města.

Kůrovcové zábradlí bude po skončení diplomantské výstavy v prostorách AVU přesunuto a trvale umístěno do veřejného prostoru budoucí radlické radiály. Rozvadovská spojka (dálnice D5) od roku 1980 provizorně končí v bezprostřední blízkosti obytné zástavby Nových Butovic, skrz kterou odklání dopravu směrem dále do centra. Velkorysý prostor budoucí radlické radiály se během několika dekád stal přirozeně fungující součástí životů obyvatel. Tento dočasný terén je nejen bohatým útočištěm vzrostlých náletových dřevin, mnoha druhů rostlin a vzácným koridorem městské zvěře, ale plní i funkci místa pro procházku, nebo ošemetného útočiště některých obyvatel². Především je ale pěší spojkou mezi severní a jižní částí zástavby. Kůrovcovým zábradlím symbolicky přetínám jednu z vyšlapaných pěšinek, a to rovnoběžně s faktickým směrem budoucí dálnice. Vztyčuji hořký monument neméně monumentální lineární bariéry naší pěší budoucnosti. Zvolenou materiálovostí vypichuji křehkost těchto monofunkčních řešení.

Seznam použité literatury:

Radan Haluzík (ed.) a kol., *Město naruby. Vágní terén, vnitřní periferie a místa mezi místy* (Academia, 2020)

² Radan Haluzík (ed.) a kol., *Město naruby. Vágní terén, vnitřní periferie a místa mezi místy* (Academia, 2020), 207-223